

ТРАНСПОРТНО — ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ В 2010 ГОДУ



**АЛЕКСАНДР
РИКОШИНСКИЙ**

Агентство
Маркет Гайд,
Руководитель
аналитического
отдела

В соответствии с принятыми определениями транспортный комплекс — это сфера материального производства, в которой не создается новый продукт и не изменяются его качество, физические или химические свойства. Продукция транспорта — это перемещение в пространстве (изменение местонахождения) грузов и людей. В качестве количественных показателей работы транспорта выступают: соответственно грузооборот, измеряемый в тонно-километрах и пассажирооборот, измеряемый в пассажиро-километрах, представляющих собой произведение объема перевозок (в т или пасс.) на расстояние (в км). Транспортный комплекс включает железнодорожный, водный (морской и речной), автомобильный, воздушный и трубопроводный виды транспорта.

Кроме того, что транспортный комплекс представляет собой самостоятельный сегмент экономики, эффективность работы которого меняется во времени и может быть оценена качественно и количественно, транспортный комплекс может рассматриваться как индикатор состояния экономики в целом, в том числе являться одним из важнейших показателей выхода России из финансово-экономического кризиса.

В настоящее время, в условиях усиления конкуренции, к качеству транспортных услуг предъявляются повышенные требования. Транспортно-логистические услуги должны быть предоставлены в оптимальные сроки, быть качественными и финансово доступными для потребителей.

Очевидно, что состояние транспортно-логистического комплекса определяется общим состоянием экономики России, финансово-экономическими показателями предприятий, величиной, структурой и направлением грузопотоков (как внутри страны, так и международных транспортных коридоров), правовых условий и т. д. Прошедший 2010 год был для транспор-

та, как для экономики в целом, более успешным, чем 2009 год. В 2010 году произошла смена тенденции в функционировании транспортного комплекса — от снижения и стагнации к росту. По ряду показателей был превышен уровень 2008 года.

В 2010 году по сравнению с 2008 годом были улучшены показатели работы воздушного транспорта, вырос коммерческий грузооборот и объем перевезенных грузов морским транспортом, коммерческий грузооборот автомобильного транспорта.

На предприятиях, занятых транспортом и связью, в связи с ростом промышленного производства в 2010 году, произошел рост объема работ и финансовых результатов. За период январь — ноябрь 2010 года сальдированный финансовый результат вырос на 15,2% и составил 682,4 млрд рублей.

По официальной статистике в 2010 году объем перевозок грузов (без трубопроводного и железнодорожного транспорта не общего пользования) составил 6581,9 млн тонн (101,5% к уровню 2009 года), а грузооборот — 2369,8 млрд т-км (107,7% к 2009 году). В прошлом году объем коммерческих перевозок грузов составил 2915,3 млн тонн (99,9% к уровню 2009 года), а коммерческий грузооборот — 2263,6 млрд т-км (107,9 %). Доля коммерческих перевозок грузов и доля коммерческого грузооборота в общем объеме перевозок грузов и в общем грузообороте соответственно (за исключением трубопроводного и промышленного железнодорожного транспорта) составили 38,1% и 47,6% соответственно.

В 2010 году по сравнению с 2009 годом было достигнуто увеличение перевозок грузов железнодорожным транспортом на 8,8%, внутренним водным — на 5,7%, морским — на 0,2%. Увеличение объемов погрузки на железнодорожном транспорте в 2010 году наблюдалось по всем видам грузов, кроме перевозок зерна и продуктов перемолота (сокращение на 19,8%). Перевозки строительных грузов увеличились на 11,2%, кокса — на 19,8%, каменного угля — на 3,9%, руды цветной — на 8,6%, черных металлов — на 12,4%, лома черных металлов — на 26,5%, руды железной и марганцевой — на 6,8%, нефти и нефтепродуктов — на 10,8%, химических и минеральных удобрений — на 16,2%, лесных грузов — на 2,1%, цемента — на 14,3 %. Погрузка импортных грузов составила 145% к уровню 2009 года.

В структуре общего объема коммерческих перевозок грузов по сравнению с предыдущим годом доля железнодорожного транспорта увеличилась до 41,4% против 38,0%, внутреннего водного транспорта — с 3,3% до 3,5%; автомобильного транспорта снизилась с 57,4% до 53,8%, морского транспорта сохранилась и составила 1,3 %. Структура коммерческого грузооборота в 2010 году приведена на рисунке 1.

АННОТАЦИЯ:

Рассмотрены итоги функционирования транспортно-логистического комплекса России в 2010 году, проанализирована динамика грузооборота транспорта в целом, а также железнодорожного, автомобильного, морского, водного, воздушного и трубопроводного транспорта. Приведены действия государства по поддержке и дальнейшему развитию транспортно-логистического комплекса России.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Транспортно-логистический комплекс России, динамика грузооборота, объем перевозок.

ANNOTATION:

Results of functioning of a transport logistical complex of Russia in 2010 are considered. Dynamics of a turnover of goods of transport as a whole, and also railway, automobile, sea, water, air and pipeline transport is analysed. State actions on supports and to the further development of a transport logistical complex of Russia are resulted.

KEYWORDS:

Logistical complex of Russia, dynamics of a turnover of goods, volume of transportations.

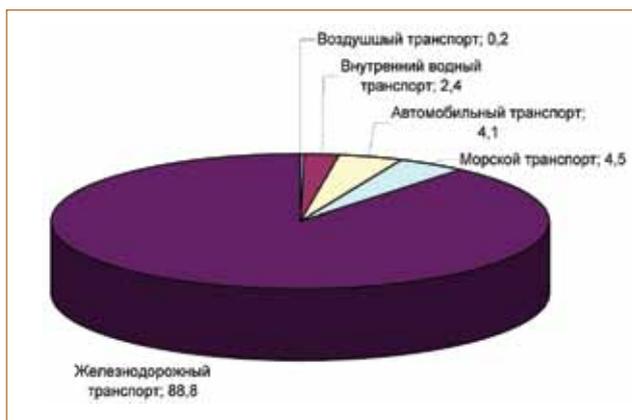


Рис. 1. Структура коммерческого грузооборота в 2010 году, в %

Перевалка грузов в портах России за январь-декабрь 2010 года выросла по сравнению с аналогичным периодом 2009 года на 29,4 млн тонн или на 5,9 %, составив 525,85 млн тонн. Перевалка сухих грузов увеличилась на 13,1 млн тонн или на 6,6 % до 211,5 млн тонн, наливных — на 16,3 млн тонн или на 5,5% до 314,3 млн тонн. Стивидорные компании Северо-Западного бассейна за рассматриваемый период нарастили объем перевалки грузов на 1,9 % до 227,6 млн тонн, в том числе сухих грузов — на 9,6 % до 82,8 млн тонн. Переработка наливных грузов снизилась на 2% до 144,8 млн тонн. Объем перевалки грузов стивидорными компаниями Южного бассейна составил 180,3 млн тонн, что в целом соответствует уровню 2009 года, в том числе перевалка сухих грузов составила 64,3 млн тонн, наливных — 115,9 млн тонн. Объем перевалки грузов стивидорными компаниями Дальневосточного бассейна за январь-декабрь 2010 года вырос на 28% до 117,9 млн тонн, в том числе перевалка сухих грузов возросла на 10,2 % до 64,3 млн тонн, наливных — на 58,9 % до 53,6 млн тонн. Структура перевалки сухих грузов в российских портах выглядела следующим образом: угля — 68,70 млн тонн (+4,9%), грузов в контейнерах — 32,92 млн тонн (+30,2%), минеральных удобрений — 12,79 млн тонн (+24,4%), лесных — 6,65 млн тонн (+10,1%), тарно-штучных — 5,47 млн тонн (в 2,1 раза), металлолома — 2,96 млн тонн (+10,5%) и сахара — 2,22 млн тонн (+41,3%). Структура перевалки наливных грузов: нефти — 209,79 млн тонн (+3,9%), нефтепродуктов — 102,89 млн тонн (+9,3%).

Пассажиروоборот всеми видами транспорта общего пользования в 2010 году составил 425,4 млрд пасс.-км или 105,3% к уровню 2009 года, в том числе на железнодорожном транспорте — 91,4%, на автомобильном транспорте — 100,1%, на внутреннем водном транспорте — 100,8%, на воздушном транспорте — 130,6%. Основной причиной снижения пассажирооборота железнодорожного транспорта является повышение тарифов на пассажирские перевозки и, как следствие, переход пассажиров на другие виды транспорта. Рост пассажирооборота на воздушном транспорте связан с проводимой авиакомпаниями гибкой тарифной политикой, ростом доходов и повышением деловой активности населения. В связи с этим в структуре пассажирооборота транспорта общего пользования в 2010 году относительно 2009 года произошли сдвиги в сторону перераспределения пассажирооборота с железнодорожного транспорта на воздушный. Так, в 2010 году доля пассажирооборота железнодорожного транспорта снизилась на 4,9%, а воздушного увеличилась на 6,6%. Доля автомобильного транспорта также снизилась на 1,7%. Следует отметить, что пассажирооборот воздушного транспорта в 2010 году достиг своего максимального значения с 1991 года.

Однако если сравнивать грузооборот транспорта в 2010 году с 2008 годом картина представляется не очень оптимистической (таблица 1). В 2010 году уровень 2008 года был превышен только морским и воздушным транспортом.

Таблица 1
Грузооборот транспорта в 2010 году

	млрд т-км	2010 г. в % к 2009 г.	2010г. в % к 2008г.
Грузооборот транспорта, в т.ч.	4751,8	106,9	96,1
железнодорожного	2010,6	107,8	95,0
автомобильного	199,2	110,6	92,2
морского	101,0	102,6	120,2
внутреннего водного	54,3	103,1	84,8
воздушного (транспортная авиация)	4,7	132,0	127,0
трубопроводного	2382,0	106,0	96,7

В 2010 году для поддержания и дальнейшего развития транспортно-логистического комплекса государство сохранило меры централизованной помощи транспорту, которые применялись в 2009 году. В прошлом году общий объем расходов не инвестиционного характера за счет средств федерального бюджета на поддержку транспортного комплекса составил порядка 100 млрд рублей. Так, в частности, с целью повышения доступности транспортных услуг для населения в отчетном периоде осуществлялось субсидирование (в целом порядка 41 млрд рублей): авиаперевозок населения из Дальнего Востока и городов Восточной Сибири в европейскую часть страны и в обратном направлении; железнодорожных перевозок в сообщении из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации; льготного проезда железнодорожным транспортом школьников, учащихся и студентов; перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах. Следует отметить, что субсидирование авиаперевозок населения из Дальнего Востока и городов Восточной Сибири в европейскую часть страны и обратно оказало благоприятное воздействие на весь рынок авиаперевозок Дальневосточного федерального округа. В отчетном году субсидией воспользовались 326 тыс. человек на общую сумму 2,48 млрд рублей (99% годовых бюджетных назначений). Объем перевозок на субсидируемых маршрутах в 2010 году вырос на 19,9% к уровню 2009 года, что стимулировало развитие внутрирегиональных авиаперевозок, в том числе в Республике Саха (Якутия) на 28%, в Дальневосточном регионе на 11,5 %. В 2010 году доля пассажиров, имеющих право льготного и бесплатного проезда, на железнодорожном транспорте значительно не изменилась по сравнению с 2009 годом и составила порядка 20%, при этом в пригородном сообщении данный показатель составляет порядка 41%.

Доля пассажиров, имеющих право льготного и бесплатного проезда автомобильным транспортом, составила порядка 24% (в пригородном сообщении — порядка 30%, а во внутригородском — порядка 23%), внутренним водным транспортом — порядка 15%. На городском электротранспорте доля пассажиров, имеющих право льготного и бесплатного проезда, составила: метрополитен — порядка 22%, трамвайный и троллейбусный транспорт — порядка по 14 %.

Общий объем инвестиций в транспортный комплекс за счет всех источников финансирования в 2010 году составил порядка 900 млрд рублей.

В секторе дорожного хозяйства было выполнено:

- в полном объеме строительство автодороги «Амур» Чита — Хабаровск. С этой целью в 2010 году были построены по

второй стадии участка дороги общей протяженностью 560,4 км. Трасса обеспечивает сквозное круглогодичное движение между Москвой и Владивостоком. Автомобильная дорога связывает дорожную сеть Дальнего Востока с опорной сетью дорог страны, став составным звеном самой протяженной в мире государственной автомагистрали Владивосток — Москва — Санкт-Петербург (около 10 тысяч километров);

- строительство участка Кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербург протяженностью 35,4 км, что позволило завершить строительство всей Кольцевой автомобильной дороги. Общая протяженность завершённой Кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербург составляет 116,75 км.;
- строительство обхода городов Иркутска и Шелехова на автодороге «Байкал» протяженностью 24 км с мостом через р. Иркут длиной 543 погонных метра.

Кроме того, на направлении международного транспортного коридора «Запад — Восток» в 2010 году введены в эксплуатацию участки автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 74 км. На федеральной дороге М-4 «Дон» введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 86 км, на территории Северо-Кавказского федерального округа введены в эксплуатацию участки дороги М-29 «Кавказ» общей протяженностью 20 км, на автодороге М-10 «Скандинавия» — от Санкт-Петербурга, через Выборг до госграницы с Финляндией была завершена реконструкция подходов к таможенному пункту Торфяновка. В 2010 году было завершено строительство 5 мостовых переходов, заменивших ремонтнепригодные искусственные сооружения. Еще один ремонтнепригодный мост через р. Эрзин в Республике Тыва был заменен в процессе реконструкции участка дороги М-54 «Енисей».

В секторе гражданской авиации полностью реконструированы взлетно-посадочные полосы аэропортов в городах Сочи и Владивосток, а также завершён первый этап реконструкции аэропорта г. Минеральные Воды. Введена в строй вторая взлетно-посадочная полоса в аэропорту «Толмачёво» (Новосибирск), благодаря которой пропускная способность аэропорта увеличена вдвое. 16 сентября 2010 года был открыт новый аэровокзальный комплекс международного аэропорта Сочи. Новый современный терминал — это первый ключевой сданный в эксплуатацию объект Олимпийских Игр — Сочи 2014 и важнейший этап подготовки аэропорта к этому масштабному событию.

На внутреннем водном транспорте:

- выполнена реконструкция двустворчатых ворот камеры № 11—12 и аварийный ворот № 105 Рыбинского шлюза;
- реконструкция X очереди Северного склона Беломорско-Балтийского канала;
- выполнен комплекс работ по реконструкции отдельных элементов шлюзов №№ 1—6 ФГУ «Волго-Балтийское ГБУВ-ПиС»;
- завершена реконструкция Самарского шлюза, выполнена реконструкция аварийно-эксплуатационных ворот верхней головы Чайковского шлюза (ворота приняты рабочей комиссией).

На морском транспорте введены перегрузочные мощности в морских портах в объеме 30 млн тонн. В 2010 году за счет собственных средств судовладельцев и привлеченных судоводными компаниями кредитов построено 14 судов транспортного флота общим дедвейтом более 1,4 млн тонн. В целях повышения уровня технической оснащенности государственных аварийно-спасательных формирований за отчетный период построены и сданы в эксплуатацию 9 аварий-

но-спасательных судов. Суда построены на отечественных судостроительных верфях и предназначены для ФГУ «Госморспасслужба России». В Санкт-Петербурге открылась новая линия трансатлантических морских грузоперевозок «Маэрск Лайн» между Южной Америкой и Россией. Новая технология транспортных компаний «Маэрск» позволяет сократить срок доставки грузов в одном направлении на 5 суток.

В секторе железнодорожного транспорта основным достижением 2010 года является дальнейшее развитие высокоскоростного движения. Так, в 2010 году увеличена интенсивность движения высокоскоростных поездов «Сапсан». Так, в декабре 2009 года на участке Санкт-Петербург — Москва поезда «Сапсан» совершали ежедневно по 3 рейса в каждую сторону. В настоящее время на этом направлении поезда совершают по 7 рейсов. Кроме того, с августа 2010 года началось курсирование поездов «Сапсан» по маршруту Москва — Нижний-Новгород. В целом за первый год (с 17 декабря 2009 года) поездами «Сапсан» перевезено более 1 млн 860 человек. Заполняемость поездов приближается к 90%. В 2011 году планируется перевезти поездами «Сапсан» уже более 2 млн человек. 12 декабря 2010 г. состоялось открытие международного скоростного сообщения между Россией и Финляндией по маршруту Санкт-Петербург-Хельсинки с использованием скоростных поездов Allegro. По информации ОАО «РЖД», за первый месяц поездами совершили поездки более 23 тыс. пассажиров. В период новогодних праздничных дней средняя наполненность поездов составляла более 83%, а отдельные рейсы заполнялись практически на 100%. Ежедневно в сообщении Санкт-Петербург-Хельсинки-Санкт-Петербург курсируют 2 пары поездов Allegro отправлением из Санкт-Петербурга. С началом скоростного сообщения время в пути по железной дороге между Санкт-Петербургом и Хельсинки сократилось с 6 часов 18 минут до чуть более 3,5 часов. Сокращение времени достигнуто за счет технически более современного состава, ускорения проведения пограничных формальностей и повышения скорости движения поездов. В целом за 2010 год ОАО «Российские железные дороги» осуществлены инвестиции в размере 315 млрд рублей, что выше показателя 2009 года (265,6 млрд рублей) на 18,6%. Введено в эксплуатацию 2,5 км новых линий, 122 км вторых путей, 100 км станционных путей, электрифицировано около 15 км линий.

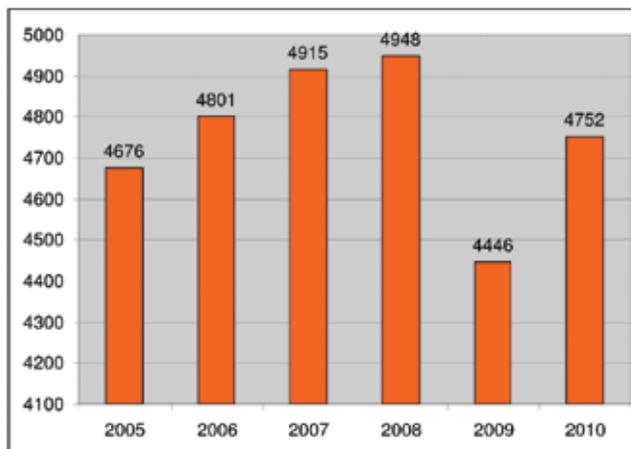


Рисунок 2
Динамика грузооборота транспорта, млрд тонно-километров

Но, несмотря на стабилизацию положения в 2010 году, последствия кризиса еще очень заметны (см. рисунок 2).

Так, Минтранс России скорректировал Параметры принятой Транспортной стратегии до 2030 года и Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы 2010—2015 годы».

Перенос реализации заявленных в этих документах проектов по причине сокращения финансирования, делает их технологически нереализуемыми к концу 2015 года.

В условия бюджетного сокращения Минтрансом РФ предлагаются следующие меры:

1. В сфере инфраструктуры (объектов транспорта):

1.1 Восстановление существующей инфраструктуры и содержание ее в нормативном состоянии.

1.2 Завершение строящихся объектов.

1.3 Создание новых объектов с привлечением частного софинансирования на участках, где существует подтвержденная и гарантированная частными компаниями грузовая база и на участках, где существуют перегрузки пассажирского транспорта.

1.4 Продолжение работ по проектированию, с целью формирования задела на последующие периоды, сохранения кадрового потенциала, обеспечения внедрения инноваций.

2. В сфере организации перевозок (административные меры):

2.1 Оптимизация маршрутов грузопотоков с помощью согласования с грузовладельцами мест таможенной очистки и мест хранения и дистрибуции грузов.

2.2 Сокращение времени простоя грузов при мультимодальных перевозках.

2.3 Увеличение частоты движения общественного транспорта и сокращение времени ожидания.

2.4 Упорядочивание работы междугороднего автобусного сообщения.

Для развития экономики в целом, ее привлекательности, министерство считает необходимым обеспечить, прежде всего, транспортную доступность территорий для деловой активности. Для производственных предприятий она обеспечивается развитой сетью, а также коммерческой скоростью, качеством и надежностью транспортных услуг.

Библиографический список

1. *Экономическая география.*
Под ред. В.П. Желтиков, Н.Г. Кузнецов, С.Г. Тяглов 2001.
2. *Об итогах социально-экономического развития российской федерации в 2010 году.* МЭРТ Москва февраль, 2011 г.
3. *Информация о социально-экономическом положении России* Федеральная служба государственной статистики 2011 г.
4. *Основные показатели транспортной деятельности в России.* Федеральная служба государственной статистики Москва 2010.
5. *Доклад министра транспорта РФ Игоря Левитина на IV Международном транспортном форуме «Транспорт России» (18.11.2010)*
6. *А. Рикошинский. Транспортно — логистическая система Московской области в 2006—2010 годах.* Журнал «Склад и Техника» № 2/2007.





МАРКЕТИНГ

- Маркетинговые исследования
- Разработка маркетинговой стратегии компании
- Управление продажами
- Построение системы управления маркетингом в компании
- Создание и продвижение новых брендов
- Конкурентный анализ, SWOT-анализ, PEST-анализ

ЛОГИСТИКА

- Логистический аудит
- Постановка логистики в компании
- Реинжиниринг логистических бизнес-процессов
- ТЭО проектов логистической инфраструктуры
- Разработка и оптимизация цепочек поставок
- Логистическая экспертиза

ФИНАНСЫ

- Разработка финансовой стратегии в компании
- ТЭО и бизнес-планы
- Привлечение инвестиций
- Оптимизация финансовых потоков
- Эффективные схемы кредитования

105318, Москва, ул. Ибрагимова, дом 31, корп. 47. Бизнес-центр "Семеновский". Офисы 113, 120.
 Тел.: (499) 390 20 93, факс: (495) 651-8255.
 Web: www.mg-agency.com, e-mail: info@mg-agency.com

100% Marketing

www.mg-agency.com